Régie de l'énergie
Québec

R-3710-2009

Avis sur les écarts de prix de vente et des marges de commercialisation de l'essence entre Montréal et Québec

Avis A-2009-02

14 décembre 2009

Par ailleurs, je souhaite que les Québécoises et les Québécois soient mieux informés sur les prix et leurs composantes, et ce, sur une base quotidienne dans la mesure du possible. Dans ce contexte, cet avis devra également :

1. Proposer des pistes de solution relatives à la diffusion d'informations importantes sur l'évolution des prix et de leurs composantes, lesquelles permettraient notamment aux consommateurs de mieux comprendre les fluctuations des prix et potentiellement de prendre de meilleures décisions d'achat.

2. Déterminer un outil efficace et simple de diffusion régulière de l'information sur l'évolution des prix de l'essence et de leurs composantes qui soient accessible et rapide permettant aux consommateurs de mieux comprendre la situation.

Cet avis devra m'être transmis au plus tard le 15 décembre 2009.

En matière de produits pétroliers, la Régie est chargée d'en surveiller les prix afin, notamment, de renseigner les consommateurs à cet égard. La Régie détient déjà des informations pertinentes sur les prix des produits pétroliers et leurs composantes qu'elle publie dans son site Internet, et ce, conformément au mandat de suivi qui lui a été confié. Ces informations constituent certainement une base de départ adéquate pour analyser la situation et parfaire l'information rendue disponible aux consommateurs.

Ces initiatives me semblent particulièrement appropriées au moment où le marché de l'essence au Québec connaît des fluctuations fréquentes de prix.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

NATHALIE NORMANDEAU

Table des matières

SOMMAIRE **5**

1. INTRODUCTION **7**
1.1 Demande d'avis 7
1.2 Contexte 7

2. ENCADREMENT JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE **8**

3. FONCTIONNEMENT DU MARCHÉ DE L'ESSENCE AU QUÉBEC **13**
3.1 Divers modèles commerciaux 13
3.2 Essence : un produit de consommation particulier 13
3.3 Composantes des prix affichés 15
3.3.1 Achat de pétrole brut 15
3.3.2 Raffinage, rampe de chargement et transport 16
3.3.3 Taxes 16
3.3.4 Coûts d'exploitation et bénéfice net du détaillant 17

4. CARACTÉRISTIQUES DES MARCHÉS DE LA VENTE AU DÉTAIL DE L'ESSENCE À MONTRÉAL ET À QUÉBEC **17**
4.1 Zones d'influence sur les prix de l'essence 17
4.2 Demande d'essence 18
4.3 Offre d'essence 18
4.3.1 Évolution du nombre d'essenceries 18
4.3.2 Débit annuel moyen 19
4.3.3 Modèle d'essencerie avec services ancillaires 20

5. ANALYSE DU PRIX DE L'ESSENCE ORDINAIRE AFFICHÉ À MONTRÉAL ET À QUÉBEC **21**
5.1 Composantes du prix affiché 21
5.2 Prix affichés 22
5.3 Évolution des prix affichés de l'essence ailleurs au Québec 24
5.4 Relation entre les prix à la rampe et les prix affichés 26
5.5 Marges de commercialisation 27

6. PRIX DU DIESEL À MONTRÉAL ET À QUÉBEC **29**

7. PISTES DE SOLUTION POUR LA DIFFUSION D'INFORMATION SUR L'ÉVOLUTION DES PRIX **30**
7.1 Outils de diffusion de l'information 30
7.2 Enrichissement du contenu des publications 31
7.3 Création d'un site internet dynamique 31

8. CONCLUSION **32**

SOMMAIRE

Dans le présent avis, la Régie de l'énergie (la Régie) constate que les différences entre les prix affichés de l'essence, leurs fluctuations ainsi que les conditions de marchés à Montréal et à Québec résultent de caractéristiques géographiques, démographiques et économiques propres à chacun des marchés.

Le marché de l'essence du Grand Montréal se caractérise par l'interaction d'au moins neuf marchés. Cette interaction est essentiellement le résultat des déplacements quotidiens ou hebdomadaires des automobilistes entre ces marchés et de la possibilité qu'ils ont de s'y approvisionner. Le marché de l'essence du Grand Québec, quant à lui, comporte deux marchés, soit la rive-sud et la rive-nord.

La demande totale d'essence du Grand Montréal est près de cinq fois plus importante que celle du Grand Québec et on y retrouve trois fois plus d'essenceries qu'à Québec.

La rationalisation a été plus importante à Montréal qu'à Québec. Ainsi, il y a 2,53 essenceries par 10 000 habitants dans le Grand Montréal alors que dans le Grand Québec, il y en a 4,04 par 10 000 habitants. Les essenceries du Grand Montréal ont, en moyenne, des volumes annuels vendus plus élevés que celles du Grand Québec. Il est vraisemblable que cela permette au détaillant d'abaisser sa marge de commercialisation.

De 1997 à 2001, les prix affichés annuels moyens de la région de Québec ont été inférieurs à ceux observés dans la région de Montréal. À l'inverse, de 2002 à 2008, les prix affichés dans la région de Québec ont été supérieurs à ceux affichés à Montréal. Depuis le début de 2009, il n'existe pratiquement pas d'écart entre la moyenne des prix affichés à Montréal et celle de Québec, malgré le fait que ceux de Montréal incluent la taxe sur les carburants provinciale de 1,5 ¢/litre dédiée à l'Agence métropolitaine de transport (taxe AMT).

Les prix affichés à Montréal subissent des variations plus fréquentes que ceux à Québec, qui eux sont plutôt caractérisés par des périodes de stabilité plus ou moins longues. Le marché de Montréal semble réagir davantage que celui de Québec aux variations dans les conditions de marché et du prix à la rampe de chargement.

Lorsque comparées à d'autres villes canadiennes, les villes de Montréal et de Québec présentent des écarts hors taxes parmi les plus bas.

Enfin, les données disponibles de la Régie se sont avérées suffisantes à l'analyse. La Régie est donc d'avis qu'il n'y a pas lieu de procéder à une enquête plus approfondie du marché.

Dans l'optique d'améliorer la diffusion des informations disponibles, la Régie enrichira le contenu de ses publications et offrira un site internet dynamique.

1. INTRODUCTION

1.1 Demande d'avis

[1] Le 11 septembre 2009, la ministre des Ressources naturelles et de la Faune du Québec (la Ministre) transmet à la Régie une lettre par laquelle elle demande un avis sur les écarts de prix et des marges de commercialisation de l'essence entre Montréal et Québec.

[2] La Ministre y précise que l'analyse à laquelle la Régie procédera devra inclure des constats quant au marché du diesel.

[3] À la suite des conclusions de son analyse et, si elle le juge pertinent, la Régie est invitée par la Ministre à utiliser le pouvoir d'enquête que la *Loi sur la Régie de l'énergie*[1] (la Loi) lui confère.

[4] La Ministre demande également à la Régie de proposer des pistes de solution relatives à la diffusion d'informations importantes sur l'évolution des prix et de leurs composantes. À cette fin, la Régie pourra déterminer un outil efficace et simple de diffusion régulière de l'information qui soit accessible et rapide, permettant aux consommateurs de mieux comprendre la situation.

1.2 Contexte

[5] Les prix des produits pétroliers fluctuent constamment dans toutes les économies où la libre concurrence est la règle. Ces fluctuations sont liées à de multiples facteurs de toute nature.

[6] Les approvisionnements en pétrole brut se réalisent sur les marchés mondiaux auxquels participent des producteurs, des grandes multinationales et des acteurs financiers. Le prix des approvisionnements mondiaux peut être affecté par la géopolitique, les phénomènes naturels ou d'autres facteurs qui peuvent empêcher, ralentir, aider ou accélérer la production ou la circulation des produits.

[7] Le pétrole brut doit être raffiné pour être transformé en divers produits pétroliers dont l'essence et le carburant diesel. Les produits pétroliers raffinés circulent librement entre le Canada et les États-Unis, et le prix à la rampe de

[1] L.R.Q., c. R-6.01.

chargement[2] au Québec est fortement lié à celui du Nord-Est américain. Les détaillants[3] s'approvisionnent en produits pétroliers auprès des distributeurs et des raffineurs.

[8] Les produits pétroliers destinés aux consommateurs québécois sont offerts par des détaillants évoluant dans un marché libre répondant aux règles de la concurrence. Les détaillants ont leurs propres stratégies commerciales et des facteurs locaux peuvent aussi affecter l'offre et le prix des produits.

[9] Après un survol de l'encadrement juridique et réglementaire du marché des produits pétroliers au Québec, la Régie décrit les caractéristiques propres aux marchés de Montréal et de Québec, et elle analyse ensuite les écarts entre les prix affichés dans ces deux marchés.

[10] La présente analyse est basée sur les données colligées par la Régie, dans son rôle de surveillance des prix des produits pétroliers, et sur d'autres sources telles que Kent Marketing Services (Kent Marketing), Statistique Canada, MJ Ervin & Associates Inc. (MJ Ervin), le Conference Board du Canada (Conference Board), le Bureau de la concurrence et la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ).

[11] Ces données se sont avérées suffisantes à l'analyse. La Régie n'a donc pas eu à recourir à son pouvoir d'enquête.

2. ENCADREMENT JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE

[12] Suivant les dispositions du Chapitre V de la Loi, la Régie est chargée de surveiller dans les diverses régions du Québec, les prix des produits pétroliers[4]. La demande d'avis adressée à la Régie découle de l'exercice de cette compétence que le législateur lui a confiée.

[13] Il importe de rappeler que la réglementation des marchés, dont celui de l'essence, est de compétence provinciale. Le législateur a précisé le cadre réglementaire en adoptant la *Loi sur les produits pétroliers*[5] (LPP).

---

2 Prix à la rampe de chargement : tarif vrac publié que paie l'acheteur lors du chargement d'un camion-citerne à un dépôt d'approvisionnement. Il constitue un point de référence pour toutes les autres transactions de gros.

3 Détaillants d'essence ou essenceries.

4 Article 55 de la Loi.

5 L.R.Q., chapitre P-30.01.

Législation québécoise relative au prix de vente des produits pétroliers

Loi sur les produits pétroliers

[14] Au Québec, le marché de la vente au détail de l'essence et du carburant diesel est un marché concurrentiel. Toutefois, l'article 68 de la LPP permet au gouvernement du Québec, lorsqu'il est d'avis que l'intérêt public l'exige, de déterminer, par décret, le prix maximum auquel peut être vendu ou distribué un produit pétrolier.

[15] Un tel décret peut porter sur un ou plusieurs produits pétroliers, sur le prix ou ses composantes, sauf les droits et taxes imposés par le gouvernement fédéral. Il peut être applicable à l'ensemble ou à une partie du territoire du Québec. Dès son entrée en vigueur, nul ne peut vendre ou distribuer au Québec un produit pétrolier à un prix plus élevé que celui déterminé par décret[6]. Un tel décret a été publié pour la période du 17 juin au 17 septembre 1987 afin de fixer le prix maximum de vente pour différents types de carburants pour les territoires de Gaspésie—Bas-Saint-Laurent, Saguenay—Lac-Saint-Jean, Abitibi-Témiscamingue et Côte-Nord[7].

[16] Par ailleurs, le Québec n'a pas, à l'instar de certaines autres provinces, légiféré en matière de prix minimum. Il a plutôt introduit une présomption de pratique abusive en vertu de l'article 67 de la LPP, afin d'assurer une saine concurrence dans le marché de la vente au détail de l'essence et du carburant diesel.

Loi sur la Régie de l'énergie

[17] En matière de produits pétroliers, la Régie s'est vu attribuer les compétences suivantes :

- ***Fixer un montant au titre des coûts d'exploitation***

[18] Dans l'exercice de sa compétence prévue à l'article 59 de la *Loi sur la Régie de l'énergie* et aux fins de l'application de l'article 67 de la LPP, la Régie fixe tous les trois ans un montant, par litre, au titre des coûts d'exploitation que doit supporter un détaillant en essence ou en carburant diesel pour faire le commerce au détail de façon efficace.

[19] L'article 67 de la LPP établit une présomption de pratique abusive dans la vente au détail de l'essence ou du carburant diesel pour quiconque vend à un prix inférieur à ce qu'il en coûte pour acquérir et revendre ces produits.

---

6 Article 73 de la LPP.

7 Décret 927-87, Gazette officielle du Québec, partie II, 17 juillet 1987, 119 année, n° 25, p. 3440.

[20] Les coûts que doit supporter le détaillant sont la somme des quatre éléments décrits, soit le prix minimal à la rampe de chargement, le coût minimal de transport du produit, les taxes fédérales et provinciales et le montant que la Régie a fixé au titre des coûts d'exploitation, sauf décision contraire.

[21] Cette disposition législative permet aux détaillants d'intenter un recours en dommages devant les tribunaux judiciaires, auxquels peuvent s'ajouter des dommages-intérêts punitifs lorsqu'un détaillant exerce ses droits de manière excessive et déraisonnable.

[22] Il revient à la Régie de décider de l'opportunité d'inclure ou non le montant au titre des coûts d'exploitation dans les coûts que doit supporter un détaillant et, le cas échéant, de préciser la période et la zone de cette inclusion.

[23] C'est ainsi que la Régie a décidé de cette inclusion à quatre reprises, dont une inclusion actuellement en vigueur pour le territoire de la ville de Saint-Jérôme[5].

- ***Exercer un pouvoir de surveillance des produits pétroliers***

[24] Outre le rôle qui lui est dévolu aux fins de l'application de l'article 67 de la LPP, la Régie exerce des pouvoirs relatifs à la surveillance des prix des produits pétroliers dans les diverses régions du Québec. En vertu des articles 55 à 58 de la Loi, la Régie peut enquêter de son propre chef ou à la demande du ministre sur les prix, les taxes et les droits qui ont été exigés. La Régie peut, en tout temps, ordonner à toute personne de lui fournir tout renseignement requis concernant ses ventes de produits pétroliers, les prix, les taxes et les droits qui ont été exigés et payés.

- ***Renseigner les consommateurs***

[25] La Régie renseigne les consommateurs sur les prix des produits pétroliers.

[26] Chaque semaine, la Régie calcule le prix minimum estimé (PME) sur la base des éléments énumérés à l'article 67 de la LPP dont la somme correspond, pour l'application de la présomption édictée, au coût que doit supporter un détaillant pour acquérir et revendre l'essence et le carburant diesel. Cet article se lit comme suit :

> « ***67.*** *Lorsque dans une zone, une entreprise vend au détail de l'essence ou du carburant diesel à un prix inférieur à ce qu'il en coûte à un détaillant de cette zone pour acquérir et revendre ces produits, cette entreprise est présumée exercer ses droits de manière excessive et déraisonnable, contrairement aux exigences de la bonne foi, et commettre une faute envers ce détaillant.*

---

[5] Décision D-2001-166, dossier R-3457-2000; décision D-2002-80, dossier R-3469-2001; décision D-2003-220, dossier R-3517-2003; décision D-2008-091, dossier R-3655-2008.

Le tribunal peut condamner l'auteur d'une telle faute à des dommages-intérêts punitifs.

Pour l'application du premier alinéa :

1° les coûts que doit supporter le détaillant sont la somme :

a) du prix minimal à la rampe de chargement indiqué dans le périodique désigné par le ministre dans un avis publié à la Gazette officielle du Québec ;

b) du coût minimal de transport du produit, lequel s'entend de ce qu'il en coûte à un détaillant pour acheminer le produit depuis la raffinerie jusqu'à l'essencerie par le moyen de transport le plus économique ;

c) des taxes fédérales et provinciales ;

d) du montant que la Régie a fixé au titre des coûts d'exploitation en vertu de l'article 59 de la Loi sur la Régie de l'énergie (chapitre R-6.01), sauf décision contraire de la Régie ;

2° la zone est le territoire d'une municipalité locale ou, le cas échéant, celui d'une zone de vente déterminée par la Régie de l'énergie. »

[27] Conformément à l'arrêté ministériel du 26 novembre 1997, le PME est en vigueur du mardi à 0 h au lundi suivant à minuit.

[28] La Régie publie sur une base hebdomadaire le Bulletin d'information sur les prix des produits pétroliers au Québec (le Bulletin). Le Bulletin présente diverses données dont le relevé hebdomadaire des prix de vente[9], le prix du brut et le prix à la rampe de chargement. Ce Bulletin offre des observations sur l'évolution des prix à la pompe et à la rampe. Le relevé est réalisé le mercredi à partir d'un échantillon de plus de 300 essenceries dans environ 180 localités et arrondissements. Le Bulletin présente également les données sur le prix du mazout léger pendant la saison de chauffage.

[29] En plus de publier hebdomadairement le PME sur son site internet, la Régie calcule chaque jour ouvrable, depuis juin 2007, un indicateur, l'IQCA[10], similaire au

---

[9] Prix de vente : prix de vente au détail de l'essence ou du carburant diesel acheté à la pompe par le consommateur, aussi appelé prix à la pompe. Il s'agit du prix habituellement affiché sur les enseignes des essenceries et il comprend invariablement toutes les taxes.

[10] Indicateur quotidien du coût d'acquisition (IQCA) : estimation de ce que doit payer un détaillant pour acquérir son carburant. Comprend le prix minimal à la rampe de chargement, le coût minimal de transport et les taxes fédérales et provinciales.

PME, afin de donner un aperçu de l'évolution du coût d'acquisition des détaillants. Cet indicateur se calcule en se basant sur le prix à la rampe de chargement à la fermeture des marchés de la journée ouvrable précédente.

[30] La Régie répond annuellement à près de 1000 demandes de renseignements de détaillants, de consommateurs et de médias.

- ***Donner des avis***

[31] L'article 57 de la Loi prévoit que : « *La Régie donne, de sa propre initiative ou à la demande du ministre, des avis au gouvernement ou au ministre concernant les prix de la vapeur ou des produits pétroliers* ».

Législation fédérale en matière de concurrence

[32] Le maintien et la promotion de la concurrence, dont notamment l'interdiction visant la fixation de prix et la répression d'agissements anticoncurrentiels, sont de juridiction fédérale. La Régie ne peut donc pas intervenir sur ce plan. Le gouvernement fédéral a confié au Bureau de la concurrence la responsabilité de s'assurer de préserver et de favoriser la concurrence au Canada et d'assurer aux consommateurs des prix compétitifs ainsi qu'un choix dans les produits.

[33] Le rôle dévolu au Bureau de la concurrence est de faire enquête sur les agissements potentiellement anticoncurrentiels et de porter des accusations de nature criminelle. En ce qui a trait à la vente d'essence, les agissements suivants constituent des infractions criminelles en vertu de la *Loi sur la concurrence*[11] :

- le fait que les détaillants s'entendent entre eux pour établir des prix communs susceptibles d'empêcher ou de diminuer substantiellement la concurrence;
- le fait que des détaillants essaient d'influer, par entente, menace ou promesse, sur les prix demandés par un autre détaillant;
- le fait que les détaillants convainquent les grossistes de cesser d'approvisionner en essence les détaillants pratiquant une politique de bas prix[12].

[11] L.R.C. (1985), chapitre C-34.

[12] Site internet du Bureau de la Concurrence.

3. FONCTIONNEMENT DU MARCHÉ DE L'ESSENCE AU QUÉBEC

[34] Le marché de la vente au détail des produits pétroliers au Québec est un marché qui est soumis à la loi de l'offre et de la demande. Chaque marché est le reflet des visées et stratégies des entreprises qui y sont en concurrence, de sa position géographique, de sa démographie, de son type d'activité économique et des comportements des clients.

3.1 Divers modèles commerciaux

[35] Le commerce au détail des produits pétroliers peut adopter divers modèles commerciaux. Ces modèles peuvent être divisés en deux groupes. D'une part, l'essencerie traditionnelle, dont la vocation première est la vente d'essence, à laquelle s'ajoutent des services ancillaires tels un dépanneur, un lave-auto ou un service de restauration rapide. D'autre part, l'essencerie non traditionnelle, détenue par une chaîne de magasins ou par un magasin entrepôt dont la vocation première n'est pas la vente d'essence.

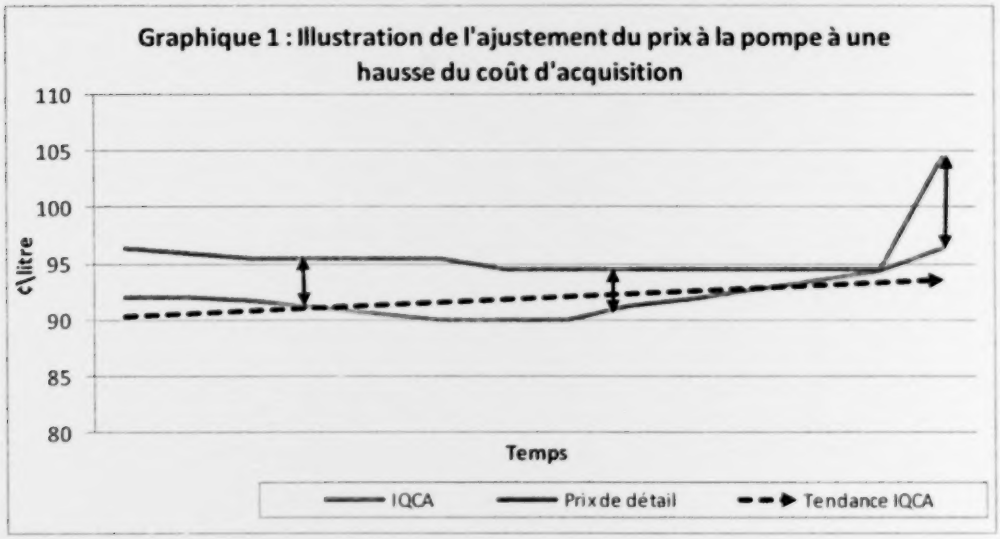
3.2 Essence : un produit de consommation particulier

[36] L'essence possède certaines caractéristiques qu'on ne retrouve pas chez d'autres produits de consommation, ce qui influence le comportement à l'achat.

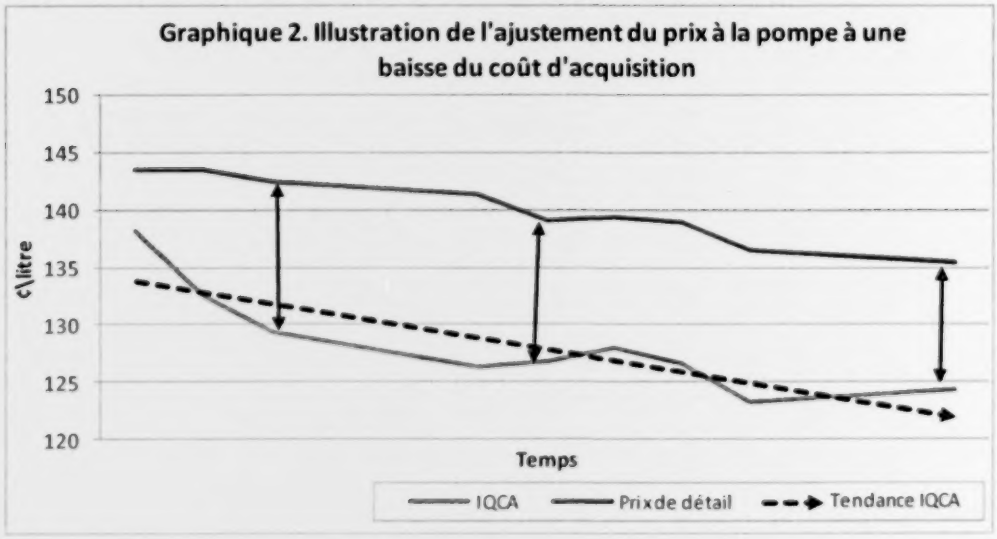
[37] Le prix de l'essence, surtout l'ordinaire, est affiché généralement de façon à être visible de loin, permettant aux consommateurs de comparer les prix de l'essence des divers détaillants.

[38] L'essence est un produit relativement homogène et, dans ce contexte, le prix est un facteur plus important au moment de l'achat.

[39] La concurrence entre les détaillants se reflète dans les prix et explique le comportement du détaillant dans la fixation des prix. En effet, lorsque le coût d'acquisition de l'essence augmente, il arrive que les détaillants attendent avant d'ajuster leur prix, réduisant ainsi leurs marges de commercialisation. Après un certain temps, il s'ensuit une période de récupération qui se traduit par une forte augmentation du prix, tel qu'illustré au graphique 1.



[40] À l'inverse, certains détaillants ajustent graduellement les prix de l'essence lorsque leurs coûts d'acquisition diminuent, tel que l'illustre le graphique ci-dessous.



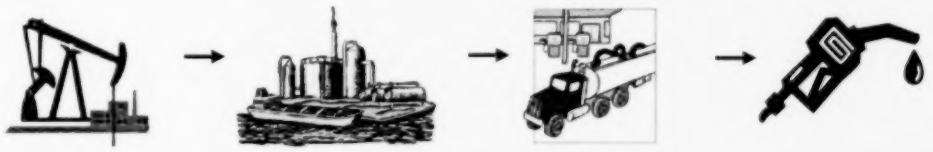
[41] Une autre particularité du marché au détail de l'essence réside dans la part importante des coûts fixes, qui a un impact d'autant plus grand sur la marge de commercialisation que le débit de l'essencerie est faible. Comme la marge de commercialisation sert à couvrir les coûts fixes, les coûts variables et le bénéfice net,

plus le volume est faible, plus la marge doit être élevée pour assurer la rentabilité du commerce.

3.3 Composantes des prix affichés

[42] Le prix que le client paie à l'essencerie est composé du coût d'acquisition du pétrole brut, de la marge brute de raffinage, du coût de transport entre la rampe de chargement et l'essencerie, des coûts d'exploitation du détaillant et de son rendement ainsi que des taxes imposées par les deux niveaux de gouvernement[13].

Figure 1 : Chaîne d'approvisionnement du pétrole brut jusqu'à la pompe



Pétrole brut	Raffinage	Transport	Vente au détail
Prix du pétrole brut (ou coût d'acquisition du pétrole brut)	+ Marge brute de raffinage = **Prix à la rampe de chargement**	+ Coût de transport de la rampe de chargement à l'essencerie	+ Coûts d'exploitation et rendement du détaillant + Taxes = **Prix à la pompe**

[43] Au Québec, les détaillants associés à une marque de commerce s'approvisionnent auprès des raffineries du Canada. Les autres détaillants s'approvisionnent soit auprès d'une raffinerie canadienne, soit auprès d'un importateur[14].

3.3.1 Achat de pétrole brut

[44] Au Québec, les raffineries transforment le pétrole brut léger. Elles s'approvisionnent auprès de régions où l'on extrait ce produit, comme les provinces de l'Est du Canada, le Royaume-Uni, la Norvège et le Moyen-Orient. Au cours des années 1990, le pétrole de la Mer du Nord[15], le Brent, constituait plus de la moitié des

13 *L'énergie au Québec*, édition 2004.
14 Voir l'annexe A : *Structure du marché de détail québécois*.
15 Exploité par le Royaume-Uni et la Norvège.

approvisionnements totaux[16] du Québec. Depuis 2003, la part du Brent a beaucoup diminué, mais demeure importante, se situant à 29 % pour les six premiers mois de 2009[17]. Les pays de l'OPEP fournissent une part de plus en plus importante de brut aux raffineries québécoises, passant de 33 % en 1999 à 38 % pour les six premiers mois de 2009[18]. Le reste des approvisionnements des raffineries québécoises provient essentiellement des provinces de l'Atlantique (10 %), du Mexique (5 %) et d'autres pays (17 %).

3.3.2 Raffinage, rampe de chargement et transport

[45] Le raffinage vise à séparer les composantes du pétrole brut pour en obtenir des carburants, des combustibles et d'autres sous-produits. Au Québec, on trouve trois raffineries : deux à Montréal (Petro-Canada et Shell) et une autre à Lévis (Ultramar).

[46] Les produits raffinés sont vendus à la rampe de chargement à un prix que l'on appelle prix à la rampe de chargement. Les sources des approvisionnements des marchés de Montréal et de Québec sont principalement les deux raffineries de Montréal, la raffinerie de Lévis et un importateur de produits raffinés. Au moins cinq entreprises affichent des prix à la rampe de chargement aux terminaux.

[47] Les produits pétroliers vendus aux essenceries sont transportés par camion. Les coûts de transport sont établis par chacun des transporteurs en fonction, notamment, de la distance à parcourir, du volume à livrer et de leurs coûts d'exploitation.

3.3.3 Taxes

[48] Au moment d'écrire cet avis, les taxes applicables à la vente au détail de l'essence sont les suivantes[19] :

- la taxe fédérale d'accise de 10 ¢/litre;
- la taxe sur les carburants provinciale de 15,2 ¢/litre pour l'essence. Celle-ci est réduite dans certaines régions;
- la taxe provinciale est majorée de 1,5 ¢/litre sur l'essence pour le territoire de la taxe AMT;

---

16 Statistique Canada, *Approvisionnement et utilisation des produits pétroliers raffinés au Canada*, n° 45-004-X au catalogue, 1990-2009.

17 *Ibid.*

18 Statistique Canada, *Approvisionnement et utilisation des produits pétroliers raffinés au Canada*, n° 45-004-X au catalogue, 1990-2009.

19 Voir l'annexe B : *Taxes sur les carburants applicables au Québec*.

- la taxe fédérale sur les produits et services (TPS) de 5 % du montant du produit acheté incluant les taxes précédentes; et,
- la taxe de vente du Québec (TVQ) de 7,5 % sur le montant du produit acheté, y compris les taxes précédentes.

3.3.4 Coûts d'exploitation et bénéfice net du détaillant

[49] Les coûts d'exploitation d'un détaillant d'essence peuvent varier d'un établissement à l'autre. Dans le cadre de la première audience sur l'établissement d'un montant au titre des coûts d'exploitation d'une essencerie à la Régie, il a été retenu que les composantes principales des coûts d'exploitation comprenaient les salaires, avantages sociaux, uniformes, amortissement, taxes et équipements pétroliers, permis, électricité et chauffage, déneigement et entretien paysager, entretien et réparation, télécommunications, frais de cartes de crédit, fournitures de bureau, pertes d'inventaire, frais bancaires, assurances, honoraires professionnels et publicité[20]. Le bénéfice net du détaillant correspond à l'écart entre le prix de vente affiché de l'essence, auquel on soustrait les coûts d'acquisition, les coûts d'exploitation et les taxes applicables.

4. CARACTÉRISTIQUES DES MARCHÉS DE LA VENTE AU DÉTAIL DE L'ESSENCE À MONTRÉAL ET À QUÉBEC

4.1 Zones d'influence sur les prix de l'essence

[50] L'analyse des écarts de prix entre les villes de Montréal et de Québec ne peut se faire sans élargir le territoire des deux municipalités afin de distinguer les facteurs et les caractéristiques propres à chacun des marchés.

[51] C'est ainsi qu'il est essentiel de déterminer les facteurs géographiques, démographiques et économiques du Grand Montréal et du Grand Québec pertinents à l'analyse des prix affichés. Certaines des différences parmi ces caractéristiques peuvent affecter la dynamique de ces marchés et pourraient expliquer les stratégies commerciales des divers concurrents qui s'y trouvent.

[52] Le marché de l'essence du Grand Montréal se caractérise par l'interaction d'au moins neuf marchés que la Régie a définis en fonction de la disponibilité des données de Kent Marketing[21]. Cette interaction est essentiellement le résultat des déplacements

[20] Décision D-99-133, dossier R-3399-98.

[21] Voir l'annexe C : *Définition du Grand Montréal et du Grand Québec*.

quotidiens ou hebdomadaires des automobilistes entre ces marchés et de la possibilité qu'ils ont de s'approvisionner dans l'un ou l'autre. Le marché de l'essence du Grand Québec comporte deux marchés, soit la rive-sud et la rive-nord.

[53] La superficie du Grand Montréal est de 2 506 km², soit près de trois fois celle du Grand Québec qui couvre 932 km² [22].

4.2 Demande d'essence

[54] La demande annuelle d'essence est de 3,1 milliards de litres dans le Grand Montréal et de 679 millions de litres dans le Grand Québec. La demande d'essence pour le Grand Montréal est donc près de cinq fois plus élevée que celle du Grand Québec.

[55] La population du Grand Montréal, de 3,4 millions, est cinq fois plus importante que celle du Grand Québec qui se situait à près de 643 000 personnes en 2006. Distribuée sur un territoire près de trois fois plus grand, la densité de la population est aussi plus élevée, soit 1 364 habitants par km², que dans le Grand Québec où elle est de 690 habitants par km² [23].

[56] Le nombre de véhicules dans le marché du Grand Montréal est de 1 767 228. Il est cinq fois plus élevé que dans celui du Grand Québec qui est de 360 127. Cela signifie qu'il y a près de deux fois plus de véhicules par km² dans le Grand Montréal, soit 705 véhicules par km², que dans le Grand Québec où on dénombre 386 véhicules par km².

4.3 Offre d'essence

[57] Le marché du Grand Montréal compte 864 essenceries, soit au-delà de trois fois plus que dans celui du Grand Québec, qui en compte 260.

4.3.1 Évolution du nombre d'essenceries

[58] Dans le Grand Montréal, le nombre total d'essenceries est passé de 1056, en 2001, à 864 en 2008, soit 18 % de fermetures. Dans le Grand Québec, le nombre d'essenceries était de 289 en 2001 et on n'en comptait plus que 260 en 2008, soit 10 % de fermetures.

---

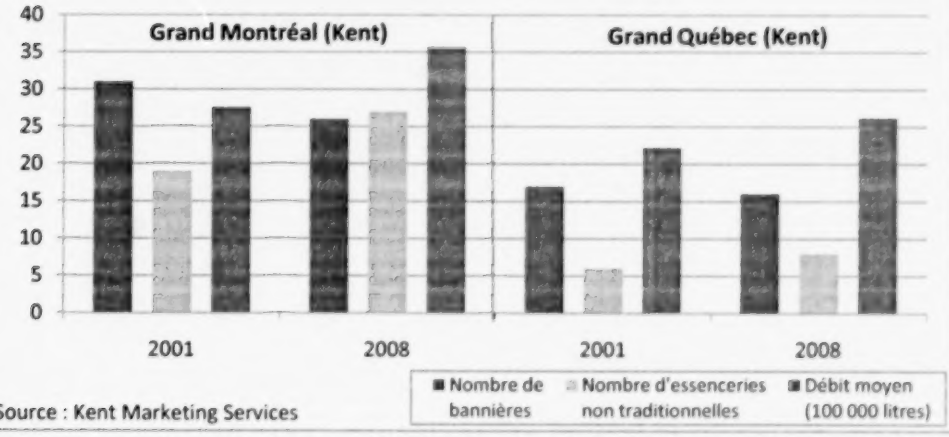
[22] Voir l'annexe D : *Statistiques des marchés du Grand Montréal et du Grand Québec*, 2001 et 2008.

[23] *Ibid.*

[59] Le marché du Grand Montréal comptait, en 2008, un total de 26 bannières[24] de compagnies en concurrence, comparativement aux 31 en opération en 2001. Cinq bannières sont ainsi disparues au cours de cette période alors que dans le marché du Grand Québec, leur nombre est demeuré relativement stable à 16.

[60] En ce qui concerne les essenceries non traditionnelles, soit celles liées à une chaîne de magasins ou à un magasin-entrepôt tel que Canadian Tire, Loblaws ou Costco, le marché du Grand Montréal en comptait 19 en 2001 et 27 en 2008, soit trois fois plus que le marché du Grand Québec qui a vu ce nombre passer de six, en 2001, à huit en 2008. Cela suit la même proportion que le nombre total d'essenceries pour chacun de ces marchés. Le graphique 3 permet de résumer l'effet de la restructuration de 2001 à 2008 dans ces deux marchés.

Graphique 3 : Consolidation des réseaux, arrivées de nouveaux intervenants et impact sur le débit moyen



Source : Kent Marketing Services

4.3.2 Débit annuel moyen

[61] La restructuration plus prononcée des réseaux dans le marché du Grand Montréal a entraîné une augmentation significative à la hausse du débit annuel moyen par essencerie, un des indices de référence de l'efficacité d'une essencerie.

[24] Bannière : marque de commerce, appellation sous laquelle une entreprise exerce ses activités commerciales et que l'on retrouve habituellement sur la marquise.

[62] Cet indicateur d'efficacité est en fait le volume d'essence moyen vendu par essencerie par année dans un marché donné. Ainsi, pour le Grand Montréal, cet indicateur est passé de 2,8 millions de litres en 2001 à 3,6 millions de litres en 2008. Pour la région du Grand Québec, il est passé de 2,2 millions de litres à 2,6 millions de litres durant la même période. Le débit annuel moyen des essenceries du Grand Montréal en 2008 est près de 36 % supérieur à celui des essenceries de la région du Grand Québec, alors qu'il était de 24 % supérieur en 2001.

[63] Dans les marchés avec un débit annuel moyen élevé, il est possible pour le détaillant d'abaisser sa marge de commercialisation. Le marché du Grand Montréal ayant un plus fort débit annuel moyen que celui du Grand Québec, il est vraisemblable que cela lui permette d'assumer la partie de la taxe AMT, de 1,5 ¢/litre et d'afficher tout de même un prix similaire à celui du Grand Québec.

[64] Un autre indicateur révélateur de l'efficacité d'un marché est le nombre d'essenceries par 10 000 habitants. Plus cet indicateur est faible, plus l'indicateur de débit efficace est susceptible d'être élevé. Autrement dit, moins il y a d'essenceries disponibles dans un marché pour une population de 10 000 habitants, plus ces essenceries auront des volumes élevés.

[65] Le nombre d'essenceries par 10 000 habitants pour le Grand Montréal est passé de 3,25, en 2001, à 2,53 en 2008, ce qui constitue une variation de 22 %. Pendant cette même période, le Grand Québec a vu ce ratio passer de 4,67 à 4,04, une variation de 13 %.

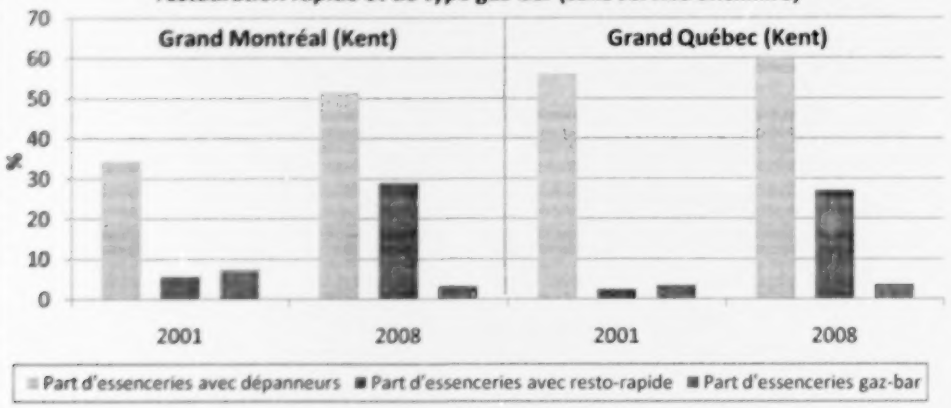
4.3.3 Modèle d'essencerie avec services ancillaires

[66] Le modèle commercial des essenceries a une importance certaine. Comme l'a noté la Régie dans sa décision D-99-133, le jumelage d'un commerce ancillaire, comme un lave-auto, un dépanneur ou un service de restauration rapide, offre deux avantages. D'une part, il permet aux essenceries d'économiser certains coûts communs et, donc, de diminuer leurs coûts d'exploitation par volume de vente d'essence. D'autre part, le jumelage crée des synergies et accroît l'achalandage, augmentant les volumes de vente d'essence.

[67] Entre 2001 et 2008, le modèle commercial des essenceries a évolué dans les deux régions analysées. On constate, à l'analyse du graphique 4, qu'il y a eu une augmentation des essenceries avec dépanneur et des essenceries avec restauration rapide dans les deux marchés. Dans chacune de ces régions, au moins 50 % des

essenceries offrent un service complémentaire de dépanneur. La part d'essenceries avec dépanneur est plus élevée dans la région du Grand Québec (60,5 %) que dans celle du Grand Montréal (51,5 %) malgré un certain rattrapage par le Grand Montréal depuis 2001. Le pourcentage d'essenceries avec restauration rapide est à peu près identique dans les deux marchés.

Graphique 4 : Évolution des essenceries avec dépanneur, avec service de restauration rapide et de type gaz-bar (sans service ancillaire)



Source : Kent Marketing Services

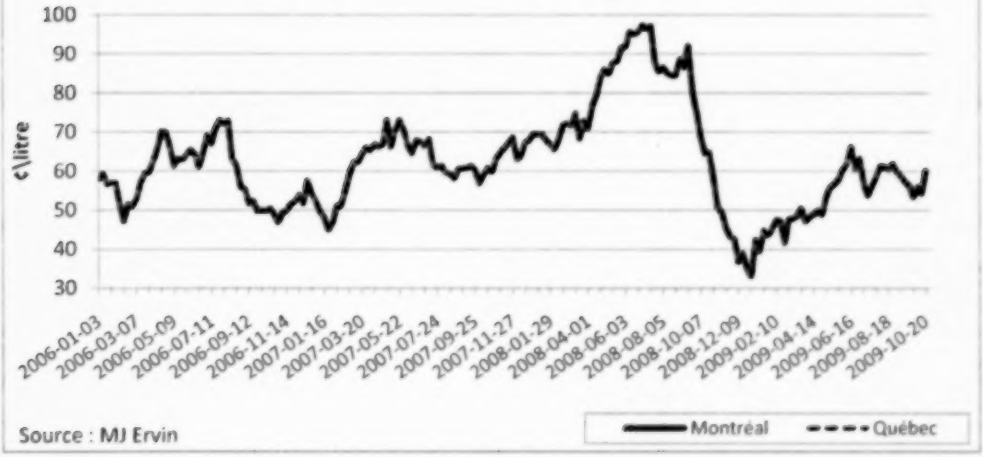
5. ANALYSE DU PRIX DE L'ESSENCE ORDINAIRE AFFICHÉ À MONTRÉAL ET À QUÉBEC

5.1 Composantes du prix affiché

[68] Dans un marché non réglementé, il est normal de constater que les prix de vente affichés varient dans le temps à l'intérieur d'une région et d'un marché à un autre.

[69] Afin de comprendre les facteurs pouvant influer sur les différences entre les prix des deux régions, une analyse de chaque composante du prix à la pompe a été effectuée. D'après le graphique 5, il ressort qu'il n'y a pas de différence entre les prix à la rampe de chargement, une des composantes principales des prix affichés.

Graphique 5 : Prix à la rampe de chargement



Source : MJ Ervin

[70] Les coûts de transport estimés par la Régie ne présentent pas de différence significative, soit 0,342 ¢/litre dans le Grand Montréal et 0,317 ¢/litre pour le Grand Québec.

[71] Les taxes d'accise et de vente sont les mêmes pour les deux régions. Seule la taxe de 1,5 ¢/litre au bénéfice de la taxe AMT distingue les deux marchés puisqu'elle est appliquée au marché du Grand Montréal et seulement pour l'essence[25].

[72] Les différences entre les prix affichés dans les deux marchés se situent donc au niveau de la taxe AMT et de la marge de commercialisation du détaillant.

5.2 Prix affichés

[73] Pour effectuer la comparaison historique sur une aussi longue période, des données par région administrative ont dû être utilisées au lieu des données par municipalités[26].

[74] Une analyse de la moyenne des prix affichés au cours des 12 dernières années nous indique un renversement de la tendance. Dans un premier temps, soit de 1997 à 2001, les prix de la Capitale-Nationale sont inférieurs à ceux observés à Montréal. Puis, de 2002 à 2008, la situation s'inverse alors que les prix affichés dans la Capitale-Nationale deviennent supérieurs à ceux affichés à Montréal.

---

[25] Voir l'annexe E : *Coûts de transport et des taxes pour le Grand Québec et le Grand Montréal*.

[26] Durant les premières années, l'échantillon étant limité, la diffusion de données par municipalité est plus restreinte.

Tableau 1 : Prix affichés de l'essence ordinaire dans la Capitale-Nationale et la région administrative de Montréal (¢/litre)

Années	Capitale-Nationale	Montréal	Écarts*
1997	*61,3*	*62,4*	*-1,1*
1998	*55,3*	*56,1*	*-0,8*
1999	*61,5*	*63,4*	*-1,8*
2000	*73,2*	*77,6*	*-4,4*
2001	*73,4*	*73,8*	*-0,4*
2002	**72,8**	**72,0**	**0,9**
2003	**77,9**	**76,4**	**1,6**
2004	**87,1**	**85,7**	**1,5**
2005	**97,8**	**97,5**	**0,3**
2006	**102,8**	**101,9**	**0,9**
2007	**107,2**	**106,3**	**0,9**
2008	**119,6**	**119,3**	**0,3**
2009 (jan-oct.)	*96,6*	*97,0*	*-0,4*

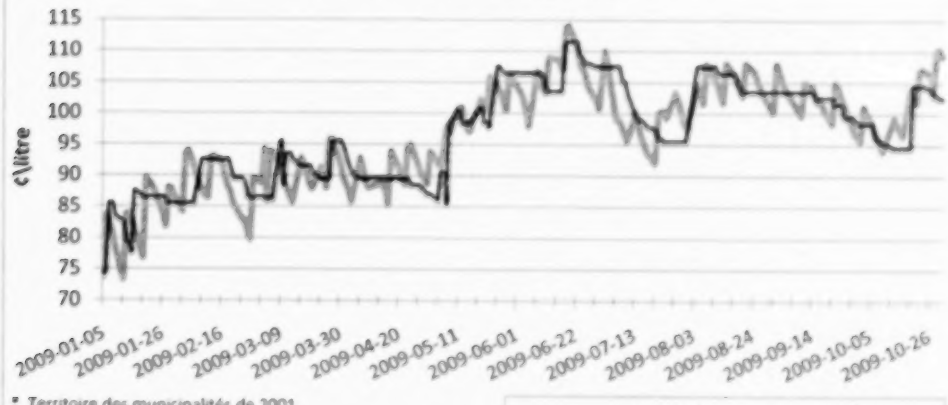
* Comme les résultats présentés dans le tableau 1 sont arrondis, les écarts peuvent ne pas correspondre précisément à la différence entre les prix affichés de la Capitale-Nationale et ceux de Montréal.

Source : Régie de l'énergie (relevés hebdomadaires)

[75] Toutefois, pour les 10 premiers mois de 2009, la moyenne des prix affichés de Montréal est légèrement supérieure à celle de la Capitale-Nationale. Notons que les prix affichés de Montréal incluent la taxe au bénéfice de l'AMT.

[76] Le graphique 6a permet de constater l'évolution des prix affichés dans les deux villes depuis le début de l'année 2009.

Graphique 6a : Prix à la pompe quotidiens de l'essence ordinaire villes de Montréal et de Québec*



* Territoire des municipalités de 2001.

Source : Régie de l'énergie

[77] Ce graphique indique que les prix affichés de l'essence dans les villes de Montréal et de Québec ne varient pas avec la même fréquence. Les prix affichés à Montréal subissent des variations plus fréquentes que ceux de Québec, qui sont plutôt caractérisés par des périodes de stabilité plus ou moins longues.

[78] On constate, au tableau 2, que depuis le début des relevés quotidiens de la Régie, le 4 juin 2007 jusqu'à la fin octobre 2009, des écarts hors taxes[27] ont été inférieurs à 3 ¢/litre près de quatre fois plus fréquemment à Montréal (229) qu'à Québec (58)[28]. Les écarts hors taxes y ont même été négatifs à de nombreuses reprises, alors qu'aucune situation de ce genre n'a été observée à Québec.

Tableau 2 : Variations des prix à Montréal et à Québec

4 juin 2007 au 30 octobre 2009	Montréal	Québec
Écarts hors taxes inférieurs à 3 ¢/litre :	229 fois	58 fois
Écarts hors taxes négatifs :	97 fois	0 fois

Source : Régie de l'énergie (prix quotidiens avant 9 h a.m.)

5.3 Évolution des prix affichés de l'essence ailleurs au Québec

[79] Le marché de Québec réagirait donc moins que celui de Montréal aux modifications des conditions de marché. Mais il n'est pas le seul. En fait, Montréal est un marché particulièrement dynamique et, sauf pour les banlieues à proximité telles Laval et Longueuil, on ne trouve pas de marché aussi actif dans le reste de la province.

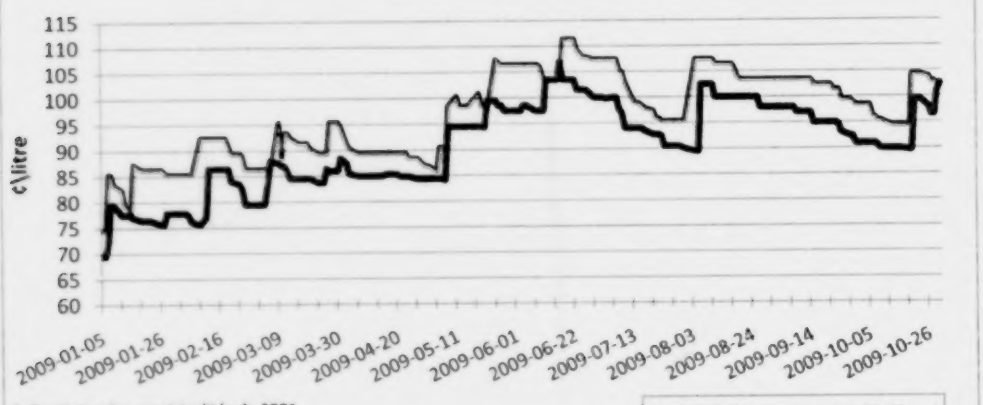
[80] Ailleurs au Québec, les prix varient moins fréquemment qu'à Montréal et ses alentours, et ce, même parmi d'autres grandes villes comme Gatineau et Trois-Rivières. Les graphiques 6b, 6c et 6d montrent que les prix à Gatineau, Lévis et Chicoutimi évoluent de façon similaire à ceux de Québec et que les prix à Sherbrooke et Trois-Rivières affichent des périodes de stabilité même plus grandes qu'à Québec.

---

[27] Écarts hors taxes : différence entre le prix affiché à la pompe et le PME de laquelle on retire les taxes.

[28] Pour fins de comparaison historique, le Relevé quotidien des prix de l'essence ordinaire de la Régie utilise le territoire des villes de Montréal et de Québec de 2001, soit avant les fusions municipales.

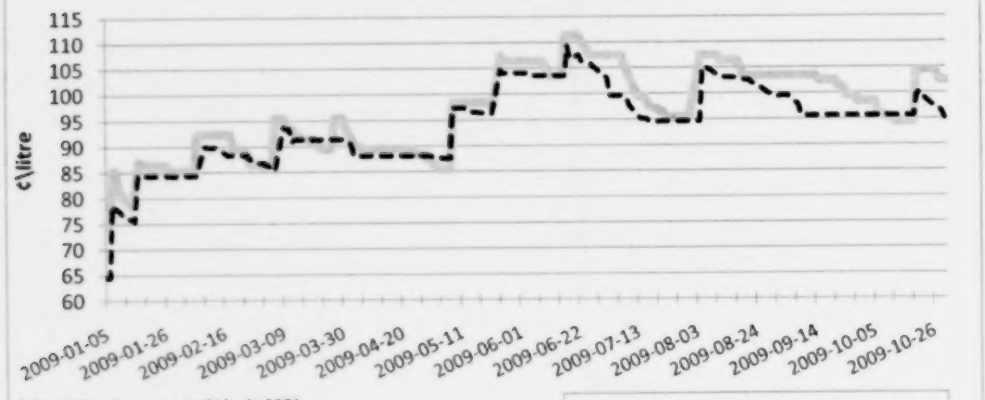
Graphique 6b : Prix à la pompe quotidiens de l'essence ordinaire villes de Québec et de Gatineau*



* Territoire des municipalités de 2001.

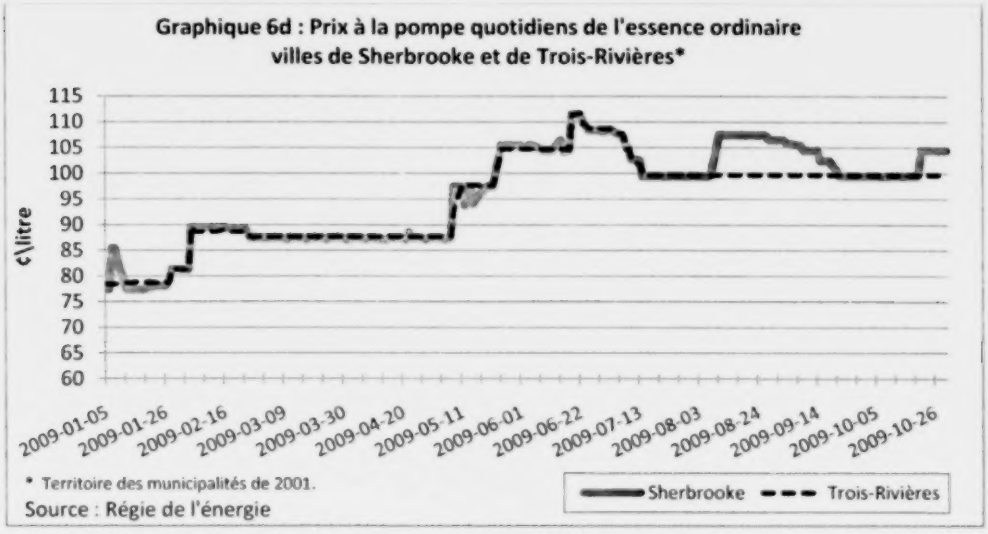
Source : Régie de l'énergie

Graphique 6c : Prix à la pompe quotidiens de l'essence ordinaire villes de Lévis* et de Chicoutimi



* Territoire des municipalités de 2001.

Source : Régie de l'énergie



5.4 Relation entre les prix à la rampe et les prix affichés

[81] Afin de tenter de caractériser les différences dans le comportement des prix affichés à Montréal et à Québec, la Régie a effectué des analyses statistiques basées sur l'approche utilisée dans une étude faite par le Conference Board[29] et mise à jour par le Bureau de la concurrence[30]. Dans cette étude, le Conference Board établit notamment la relation entre les prix à la rampe et les prix de détail de l'essence et teste également l'hypothèse que le prix de détail réagirait plus fortement à une hausse du prix à la rampe qu'à une baisse.

[82] Les analyses de la Régie ont été effectuées à partir de données qu'elle a colligées sur une base quotidienne plutôt que mensuelle. Outre cette différence qui permet un degré de précision supplémentaire, elle suit généralement la méthodologie adoptée par le Conference Board[31]. Ainsi, les résultats des analyses de régression montrent que les prix de détail réagissent, à la hausse comme à la baisse, au prix à la rampe de chargement, et ce, pour les deux marchés[32]. Le marché de Montréal réagit toutefois davantage à l'évolution des prix à la rampe de chargement que celui de Québec. À titre d'exemple, une variation à la hausse de 1,00 ¢/litre dans le prix à la rampe de

---

29 Le Conference Board, *Les quinze derniers pieds à la pompe : L'industrie de l'essence au Canada en 2000*, janvier 2001.

30 Bureau de la concurrence, *Analyse empirique sur l'essence : Mise à jour de quatre éléments de l'étude du Conference Board de janvier 2001 : « Les quinze derniers pieds à la pompe : L'industrie de l'essence au Canada en 2000 »*, mars 2005.

31 Le Conference Board n'a pas fait d'analyse quotidienne, jugeant que les prix étaient trop volatiles.

32 Voir l'annexe F : *Résultats des analyses de régression de l'évolution quotidienne des prix de détail.*

chargement se traduit en moyenne par une variation à la hausse de 0,32 ¢/litre à Québec alors que cette même variation se traduit par une hausse de 0,85 ¢/litre à Montréal. Donc, les fluctuations du prix à la rampe de chargement ont un effet plus prononcé sur les prix affichés à Montréal que sur les prix affichés à Québec, ce qui est conforme à ce que l'on observe au graphique 6a. L'annexe F présente le détail de cette analyse.

[83] De plus, les tests statistiques effectués ne nous permettent pas de conclure que l'ajustement des prix de détail est plus marqué lorsque les prix à la rampe de chargement sont à la hausse plutôt qu'à la baisse pour le marché de Québec, contrairement au marché de Montréal.

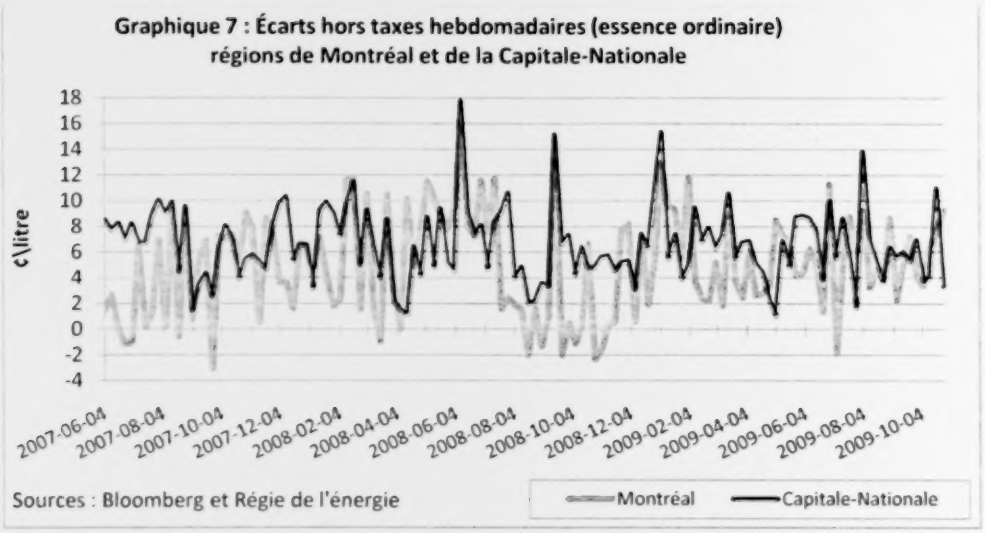
5.5 Marges de commercialisation

[84] La marge de commercialisation représente le montant qui permet à un détaillant de couvrir ses coûts fixes et ses coûts variables, et de générer son bénéfice net[33].

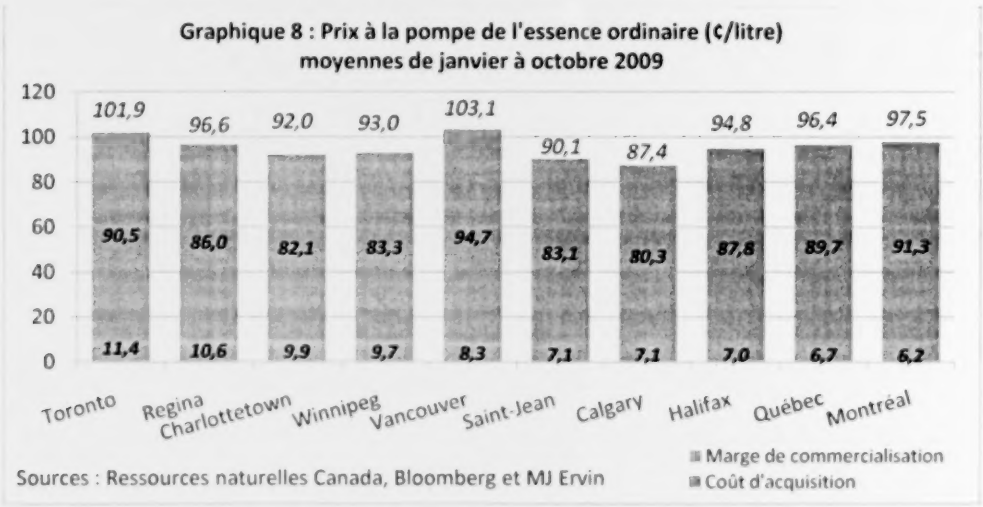
[85] Pour les fins de l'analyse, l'écart hors taxes est utilisé comme estimation de cette marge. Les écarts hors taxes peuvent varier en fonction des régions et sont sujets aux fluctuations de plusieurs facteurs, dont le niveau de concurrence, les capacités d'entreposage ainsi que la réalisation ou non d'économies d'échelle sur la vente de produits pétroliers.

[86] Le graphique 7 présente les écarts hors taxes hebdomadaires du prix de l'essence ordinaire pour la région de Montréal en comparaison avec ceux de la Capitale-Nationale. On constate que les prix à Montréal fluctuent avec beaucoup plus d'intensité que les prix dans la Capitale-Nationale, tel qu'expliqué précédemment. Toutefois, les écarts hors taxes dans la Capitale-Nationale, bien que légèrement supérieurs la plupart du temps à ceux de Montréal, suivent tout de même la même tendance qu'à Montréal.

[33] Tel que mentionné dans la section 4.3.2, le plus souvent, les essenceries dans les villes qui ont un débit de vente plus important auront des coûts par unité vendue plus bas que les plus petits marchés dont le volume de vente par essencerie est plus faible. Les plus petits détaillants devront imposer une marge plus importante afin de couvrir leurs coûts de commercialisation.



[87] Lorsque comparées à un échantillon de villes canadiennes de janvier à octobre 2009, les villes de Montréal et de Québec présentent les marges de commercialisation du détaillant les plus faibles au Canada.



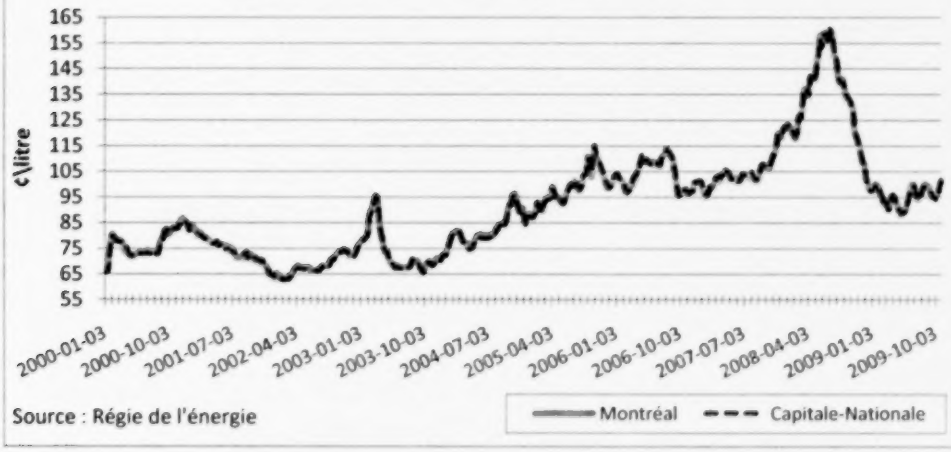
6. PRIX DU DIESEL À MONTRÉAL ET À QUÉBEC

[88] Le marché du carburant diesel occupe une place moins importante que celui de l'essence. Au Québec, les ventes intérieures de diesel représentaient, en 2008, 36 % des ventes de carburant pour moteur[34].

[89] Les observations sur le prix affiché du carburant diesel portent uniquement sur les prix dans les essenceries et excluent le carburant diesel vendu dans les centres de distribution automatisés pour diesel commercial. Environ 5 % des ventes de carburant diesel sont faites auprès des particuliers[35].

[90] Comme constaté au graphique 9, contrairement à l'essence ordinaire, les prix à la pompe du diesel sont similaires dans les marchés de Montréal et de la Capitale-Nationale. Les taxes applicables sont les mêmes et aucune taxe AMT n'est applicable pour ce produit dans la région de Montréal.

Graphique 9 : Prix à la pompe hebdomadaires du carburant diesel régions de Montréal et de la Capitale-Nationale



Source : Régie de l'énergie

[34] Statistique Canada, *Approvisionnement et utilisation des produits pétroliers raffinés au Canada*, n° 45-004-X au catalogue, juin 2009, tableau 1-6.

[35] *Études économiques fiscales et budgétaires*, ministère des Finances du Québec, volume 2, numéro 1, mai 2008.

7. PISTES DE SOLUTION POUR LA DIFFUSION D'INFORMATION SUR L'ÉVOLUTION DES PRIX

7.1 Outils de diffusion de l'information

[91] La Régie renseigne le public sur les prix des produits pétroliers. Elle est, depuis 1997, la source de statistiques du gouvernement du Québec à ce sujet. Elle informe ainsi les Québécois sur les prix et leurs composantes, sur une base quotidienne et hebdomadaire. De par son caractère public, la Régie est un observateur neutre et impartial du marché.

[92] Les informations colligées par la Régie sont statiques. Elles présentent les prix à un moment précis dans la journée et dans la semaine. Ces données sont ensuite traitées afin de calculer des écarts ainsi que des prix moyens. Cette approche permet de faire des comparaisons rigoureuses sur divers horizons de temps. Une telle approche ne peut cependant garantir aux consommateurs de disposer en tout temps et instantanément du prix en temps réel qu'il devra payer au moment de se rendre chez un détaillant.

[93] Les informations disponibles doivent être mises en perspective. Par exemple, l'écart hors taxes élevé d'une journée s'explique souvent par un rattrapage lié à des écarts faibles dans les périodes précédentes, tel qu'illustré au graphique 1.

[94] Afin de renseigner les consommateurs sur les prix des produits pétroliers, et comme il peut être constaté à l'annexe G, la Régie diffuse un grand nombre de publications.

[95] Elle offre aussi un service de renseignements téléphoniques et répond à près de 1000 appels par année.

[96] La Régie se propose d'améliorer la diffusion des informations disponibles. Elle prendra en considération les principales suggestions des répondants à un sondage de satisfaction réalisé en mars 2009. Plusieurs de ces suggestions concernent le format des publications (aspect visuel, type de fichier) ainsi que la convivialité de son site internet (facilité et rapidité d'accès). Plusieurs répondants sont des lecteurs avertis qui consultent régulièrement d'autres sites pertinents. Ils ont fourni des suggestions précises, telles que tableaux en format Excel, graphiques dynamiques, cartes géographiques, liens rapides, menus, etc. Les lecteurs cherchent aussi à être mieux informés, que ce soit par l'accès à davantage de données que par la possibilité de comparer plus facilement les différentes données déjà publiées par la Régie.

[97] La Régie a également examiné les façons de faire d'autres organismes diffusant de l'information sur les prix des produits pétroliers pour évaluer les différentes possibilités technologiques.

[98] La Régie a retenu les deux avenues suivantes afin de répondre à la demande de la Ministre :

a. enrichissement du contenu des publications;

b. création d'un site internet dynamique.

7.2 Enrichissement du contenu des publications

[99] La Régie compte fournir plus d'informations, notamment :

a. un historique des indicateurs quotidiens du coût d'acquisition;

b. un historique des relevés quotidiens des prix de l'essence ordinaire;

c. un estimé quotidien des composantes du prix des produits pétroliers;

d. l'ajout de liens à des informations disponibles dans d'autres sites gouvernementaux ou dans des sites pertinents d'agences internationales.

[100] La Régie évaluera la possibilité d'obtenir des données pour un plus grand nombre de villes au Québec aux fins de publication de son Relevé quotidien.

7.3 Création d'un site internet dynamique

[101] La Régie procédera à la refonte de son site internet afin de permettre un accès plus convivial et personnalisé aux données sur les prix des produits pétroliers au Québec.

[102] La section Prix des produits pétroliers de son site internet permettra aux utilisateurs :

a. d'effectuer des choix personnalisés (région, ville, période, etc.);

b. de visualiser les résultats sous différents formats (tableaux, graphiques, cartes géographiques);

c. d'exploiter directement les données afin de réaliser leurs propres analyses;

d. de visualiser l'évolution quotidienne des prix et des composantes du prix de l'essence.

8. CONCLUSION

[103] Pour analyser les écarts de prix entre Montréal et Québec, la Régie a élargi le territoire au Grand Montréal et au Grand Québec pour prendre en compte les facteurs pertinents à l'analyse des prix affichés. Le marché de Montréal se caractérise par l'interaction d'au moins neuf marchés en raison des déplacements quotidiens ou hebdomadaires, ce qui offre plus de latitude à ceux qui veulent s'approvisionner. Le marché de Québec en compte deux.

[104] Les coûts d'acquisition, soit le prix à la rampe de chargement, le transport et les taxes exigibles, sauf celle au bénéfice de l'AMT, sont similaires pour ces deux marchés. La taxe AMT ne s'applique qu'aux marchés de Montréal.

[105] En revanche, la demande d'essence est cinq fois plus importante dans le Grand Montréal que dans le Grand Québec. On retrouve trois fois plus d'essenceries dans le Grand Montréal que dans le Grand Québec sur un territoire près de trois fois plus étendu. De plus, depuis 2001, la rationalisation du marché de l'essence a été plus importante dans le Grand Montréal avec 18 % de fermeture contre 10 % dans le Grand Québec. On compte 2,53 essenceries par 10 000 habitants dans le Grand Montréal et 4,04 dans le Grand Québec.

[106] L'analyse démontre une concurrence plus forte entre les neuf marchés du Grand Montréal, qui se manifeste par des variations plus fréquentes des prix à Montréal que dans le reste du Québec en réaction à des changements dans les conditions de marché et du prix à la rampe de chargement.

[107] Quant aux écarts de prix, on constate que, bien qu'entre 1997 et 2001 les prix aient été supérieurs à Montréal, la tendance s'est renversée à compter de 2002 jusqu'en 2008. Depuis le début de 2009, il n'existe pratiquement plus d'écart entre la moyenne des prix affichés, bien que les prix affichés à Montréal incluent la taxe AMT. Il est donc vraisemblable que cela permette aux détaillants d'assumer la taxe AMT et d'afficher des prix similaires à ceux du marché de Québec.

[108] La conjugaison d'une plus grande demande en essence et un nombre moindre de points de service entraîne un débit annuel moyen plus élevé dans le Grand Montréal qui peut se traduire par une efficacité accrue et une marge de commercialisation du détaillant plus basse à Montréal qu'à Québec.

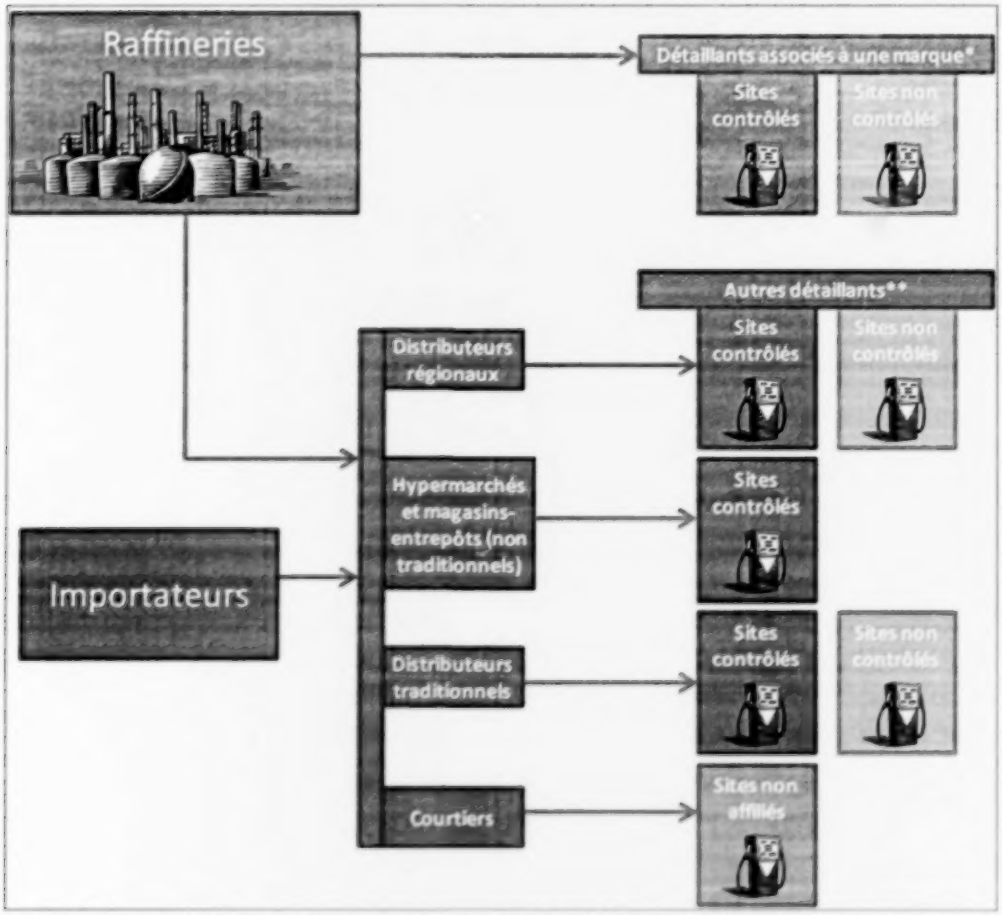
[109] Quant au carburant diesel, les prix sont similaires à Montréal et à Québec.

[110] Les données à la disposition de la Régie se sont avérées suffisantes à l'analyse sans que la Régie n'ait eu besoin de recourir à son pouvoir d'enquête. La Régie est donc d'avis qu'il n'y a pas lieu de procéder à une enquête.

[111] Par ailleurs, la Régie améliorera la diffusion des informations dont elle dispose par l'enrichissement du contenu des publications et la création d'un site internet dynamique.

ANNEXE A

Structure du marché de détail québécois



* Classés comme *Major Refiners* ou *Regional Refiners* par Kent Marketing Services. Fait référence à Esso, Irving, Petro-Canada, Shell et Ultramar.

** Classés comme *Independants* par Kent Marketing Services.

Sources : Régie de l'énergie, MJ Ervin et le Conference Board

ANNEXE B

Taxes sur les carburants applicables au Québec

Taxes	Essence	Diesel
Taxe d'accise fédérale (en ¢/litre)[1]	**10,00**	**4,00**
Taxe sur les carburants provinciale (en ¢/litre)[2]	**15,20**	**16,20**
Majoration sur le territoire de la taxe AMT[3]	1,50	0,00
Rabais de taxes pour les régions[4]		
Périphériques	4,65	3,82
Spécifiques	2,30	1,90
En bordure des régions périphériques		
0 à moins de 5 km	4,65	3,82
5 à moins de 10 km	3,10	2,60
10 à moins de 15 km	1,70	1,00
15 à moins de 20 km	0,20	0,10
En bordure des régions spécifiques		
0 à moins de 5 km	1,20	1,00
Désignées		
0 à moins de 20 km	1,00	0,00
Frontalières avec l'Ontario		
0 à moins de 5 km	4,00	0,00
5 à moins de 10 km	3,00	0,00
10 à moins de 15 km	2,00	0,00
15 à moins de 20 km	1,00	0,00
Frontalières avec les États-Unis		
0 à moins de 5 km	8,00	0,00
5 à moins de 10 km	6,00	0,00
10 à moins de 15 km	4,00	0,00
15 à moins de 20 km	2,00	0,00
Frontalières avec le Nouveau-Brunswick		
0 à moins de 5 km	4,00	0,00
5 à moins de 10 km	3,00	0,00
10 à moins de 15 km	2,00	0,00
15 à moins de 20 km	1,00	0,00
Taxe sur les produits et services (TPS)	**5,0 %**	**5,0 %**
Taxe de vente du Québec (TVQ)	**7,5 %**	**7,5 %**

[1] Agence du revenu du Canada (taux en vigueur depuis le 4 décembre 1996).

[2] Revenu Québec (taux en vigueur depuis le 17 octobre 1997).

[3] Agence métropolitaine de transport, taxe applicable depuis le 1er janvier 1996. Pour les municipalités suivantes le prélèvement de la taxe AMT a débuté en 2002 : Beauharnois, Calixa-Lavallée, Contrecoeur, L'Assomption, Les Cèdres, Mirabel, Oka, Saint-Jean-Baptiste et Verchères. Pour Saint-Jérôme, elle a débuté en 2003.

[4] *Règlement d'application de la Loi concernant la taxe sur les carburants* et décrets nos 1116-2007, 1155-2004, 1466-98, 1635-96. En général, la date d'application dans le PME suit de près la date du décret, même dans les cas où les changements sont rétroactifs.

ANNEXE C

Définition du Grand Montréal et du Grand Québec

Grand Montréal

Zone de Kent Marketing	Quartier de Kent Marketing	Ville	N^bre essenceries	Population	Superficie (km²)
MONTREAL CENTRE	COTE SAINT LUC	Côte-Saint-Luc			
	LACHINE	Montréal			
	ST PIERRE	Montréal			
	LASALLE	Montréal			
	MONT ROYAL	Mont-Royal			
	MONTREAL CITY	Montréal			
	MONTREAL OUEST	Montréal-Ouest			
	OUTREMONT	Montréal			
	ST LAURENT	Montréal			
	VERDUN	Montréal			
	WESTMOUNT	Westmount			
Total Centre			**231**	**1 312 164**	**254**
MONTREAL EST (partie est de l'île et de la Rive-Nord)	ANJOU	Montréal			
	CHARLEMAGNE	Charlemagne			
	MONTREAL EST	Montréal-Est			
	MONTREAL NORD	Montréal			
	POINTE AUX TREMBLES	Montréal			
	REPENTIGNY	Repentigny			
	ST CHARLES DE LACHENAIE	Terrebonne (Lachenaie)			
	ST LEONARD	Montréal			
Total Est			**111**	**414 622**	**199**
MONTREAL NORD (Partie ouest de la Rive-Nord)	BLAINVILLE	Blainville			
	BOIS DES FILIONS	Bois-des-Filions			
	LORRAINE	Lorraine			
	DEUX MONTAGNES	Deux-Montagnes			
	ROSEMERE	Rosemère			
	ST EUSTACHE	Saint-Eustache			
	STE MARTHE SUR LE LAC	Sainte-Marthe-sur-le-Lac			
	STE THERESE	Sainte-Thérèse			
	TERREBONNE	Terrebonne (excl. Lachenaie)			
Total Nord			**90**	**242 299**	**283**
MONTREAL OUEST (ouest de l'île & MRC Vaudreuil-Soulanges)	BAIE D'URFE	Baie-d'Urfé			
	STE ANNE DE BELLEVUE	Sainte-Anne-de-Bellevue			
	BEACONSFIELD	Beaconsfield			
	DOLLARD DES ORMEAUX	Dollard-des Ormeaux			
	DORVAL	Dorval			
	ILE BIZARD	Montréal			
	STE GENEVIEVE	Montréal			
	DORION	Vaudreuil-Dorion			
	VAUDREUIL	Vaudreuil-Dorion			
	ILE PERROT	L'Île-Perrot			

Grand Montréal

Zone de Kent Marketing	Quartier de Kent Marketing	Ville	N^bre essenceries	Population	Superficie (km²)
	NOTRE DAME DE L'ILE PERROT	Notre-Dame-de-l'Île-Perrot			
	PINCOURT	Pincourt			
	KIRKLAND	Kirkland			
	LES CEDRES	Les Cèdres			
	PIERREFONDS	Montréal			
	ROXBORO	Montréal			
	POINTE CLAIRE	Pointe-Claire			
Total Ouest			**87**	**291 124**	**334**
MONTREAL RIVE SUD	BELOEIL	Beloeil			
	BOUCHERVILLE	Boucherville			
	BROSSARD	Brossard			
	CANDIAC	Candiac			
	CHAMBLY	Chambly			
	CHATEAUGUAY	Châteauguay			
	DELSON	Delson			
	GREENFIELD PARK	Longueuil			
	LEMOYNE	Longueuil			
	LONGUEUIL	Longueuil			
	ST HUBERT/LAFLECHE	Longueuil			
	LA PRAIRIE	La Prairie			
	LERY	Léry			
	MAPLE GROVE	Beauharnois			
	MCMASTERVILLE	McMasterville			
	MONT ST HILAIRE	Mont-Saint-Hilaire			
	OTTERBURN PARK	Otterburn Park			
	RICHELIEU	Richelieu			
	ST MATHIAS	Saint-Mathias-sur-Richelieu			
	SAINT CONSTANT	Saint-Constant			
	ST BASILE LE GRAND	Saint-Basile-le-Grand			
	ST BRUNO DE MONTARVILLE	Saint-Bruno-de-Montarville			
	ST LAMBERT	Saint-Lambert			
	STE CATHERINE D'ALEXANDRIE	Sainte-Catherine			
	STE JULIE	Sainte-Julie			
	VARENNES	Varennes			
Total Sud			**207**	**674 123**	**891**
L'ASSOMPTION			**7**	**16738**	**101**
LAVAL			**89**	**368 709**	**247**
MASCOUCHE			**14**	**33764**	**107**
SAINT-JÉRÔME			**26**	**63729**	**91**
TOTAL GRAND MONTRÉAL			**862**	**3 417 272**	**2 506**

* Statistique Canada, recensement de 2006.

Grand Québec

Zone (Kent Marketing)	Quartier (Kent Marketing)	Ville	N^bre essenceries	Population	Superficie (km²)
Quebec City (Région de Québec)	ANCIENNE LORETTE	L'Ancienne-Lorette			
	BOISCHATEL	Boischâtel			
	BEAUPORT	Québec			
	COURVILLE	Québec			
	GIFFARD	Québec			
	MONTMORENCY	Québec			
	STE THERESE DE LISIEUX	Québec			
	VILLENEUVE	Québec			
	CHARLESBOURG	Québec			
	CHARLESBOURG EST	Québec			
	CHARLESBOURG OUEST	Québec			
	ORSAINVILLE	Québec			
	NOTRE DAME DES LAURENTIDES	Québec			
	LAC ST CHARLES	Québec			
	LORETTEVILLE	Québec			
	HAMEL	Québec			
	QUEBEC CITY	Québec			
	VANIER	Québec			
	SILLERY	Québec			
	ST EMILE	Québec			
	ST FELIX DU CAP ROUGE	Québec			
	STE FOY	Québec			
	VAL SAINT MICHEL	Québec			
	VAL BELAIR	Québec			
Total Québec			**n/d**	**512 945**	**483**
Quebec City (Région de Québec)	BERNIERES	Lévis			
	CHARNY	Lévis			
	CITY OF LEVIS	Lévis			
	LAUZON	Lévis			
	PINTENDRE	Lévis			
	ST DAVID DE L'AUBERIVIERE	Lévis			
	ST JOSEPH DE LA POINTE	Lévis			
	ST NICOLAS	Lévis			
	ST REDEMPTEUR	Lévis			
	ST ROMUALD	Lévis			
Total Lévis			**n/d**	**130 006**	**449**
TOTAL GRAND QUÉBEC			**260**	**642 951**	**932**

* Statistique Canada, recensement de 2006.

ANNEXE D

Statistiques des marchés du Grand Montréal et du Grand Québec 2001 et 2008

	Grand Montréal*			Grand Québec*			2008
Données	2001	2008	Variation	2001	2008	Variation	GM / GQ
Population**	3 248 202	3 417 272	5 %	618 561	642 951	4 %	5,3
Superficie (km^2)	2 506	2 506	0 %	932	932	0 %	2,7
Densité (population/km^2)	1 296	1 364	5 %	664	690	4 %	2,0
Véhicules	1 436 639	1 767 228	23 %	309 687	360 127	16 %	4,9
Véhicules/habitant	0,44	0,52	17 %	0,50	0,56	12 %	0,9
Véhicules/km^2	573	705	23 %	332	386	16 %	1,8
Essenceries	1 056	864	-18 %	289	260	-10 %	3,3
Volume d'essence (millions de litres)	2 910	3 072	6 %	640	679	6 %	4,5
Volume/km^2 (millions de litres)	1,16	1,23	6 %	0,69	0,73	6 %	1,7
Débit moyen (millions de litres)	2,76	3,56	29 %	2,22	2,61	18 %	1,4
Essenceries par 10 000 habitants	3,25	2,53	-22 %	4,67	4,04	-13 %	0,6
Bannières	31	26	-16 %	17	16	-6 %	1,6
Essenceries non traditionnelles	19	27	42 %	6	8	33 %	3,4
Essenceries/km^2	0,42	0,34	-18 %	0,31	0,28	-10 %	1,2
Volume d'essence/ véhicule (litres)	2 026	1 738	-14 %	2 068	1 886	-9 %	0,9

* Voir l'annexe C pour la définition du Grand Montréal et du Grand Québec.

** Population de 2001 et de 2006.

Sources : Statistique Canada, SAAQ et Kent Marketing Services

ANNEXE E

Coûts de transport estimés par la Régie de l'énergie et taxes pour le Grand Montréal et le Grand Québec - 2009

Ville	Secteur	Taxe d'accise fédérale	Taxe sur les carburants provinciale	AMT	Coûts de transport	TPS	TVQ
Beaconsfield	Beaconsfield	10,0	15,2	1,5	0,380	5,0 %	7,5 %
Beloeil	Beloeil	10,0	15,2	1,5	0,440	5,0 %	7,5 %
Blainville	Blainville	10,0	15,2	1,5	0,330	5,0 %	7,5 %
Boucherville	Boucherville	10,0	15,2	1,5	0,330	5,0 %	7,5 %
Brossard	Brossard	10,0	15,2	1,5	0,270	5,0 %	7,5 %
Candiac	Candiac	10,0	15,2	1,5	0,371	5,0 %	7,5 %
Châteauguay	Châteauguay	10,0	15,2	1,5	0,431	5,0 %	7,5 %
Contrecoeur	Contrecoeur	10,0	15,2	1,5	0,500	5,0 %	7,5 %
Deux-Montagnes	Deux-Montagnes	10,0	15,2	1,5	0,420	5,0 %	7,5 %
Dorval	Dorval	10,0	15,2	1,5	0,290	5,0 %	7,5 %
L'Assomption	L'Assomption	10,0	15,2	1,5	0,311	5,0 %	7,5 %
Laval	Auteuil	10,0	15,2	1,5	0,308	5,0 %	7,5 %
	Chomedey	10,0	15,2	1,5	0,369	5,0 %	7,5 %
	Fabreville	10,0	15,2	1,5	0,340	5,0 %	7,5 %
	Laval-des-Rapides	10,0	15,2	1,5	0,338	5,0 %	7,5 %
	Pont-Viau	10,0	15,2	1,5	0,351	5,0 %	7,5 %
	Sainte-Rose	10,0	15,2	1,5	0,351	5,0 %	7,5 %
	Vimont	10,0	15,2	1,5	0,370	5,0 %	7,5 %
Longueuil	Greenfield Park	10,0	15,2	1,5	0,371	5,0 %	7,5 %
	Longueuil	10,0	15,2	1,5	0,316	5,0 %	7,5 %
	Saint-Hubert	10,0	15,2	1,5	0,290	5,0 %	7,5 %
Mascouche	Mascouche	10,0	15,2	1,5	0,311	5,0 %	7,5 %
Mirabel	Mirabel	10,0	15,2	1,5	0,450	5,0 %	7,5 %
Montréal	Anjou	10,0	15,2	1,5	0,220	5,0 %	7,5 %
	LaSalle	10,0	15,2	1,5	0,280	5,0 %	7,5 %
	L'Île-Bizard	10,0	15,2	1,5	0,360	5,0 %	7,5 %
	Montréal	10,0	15,2	1,5	0,309	5,0 %	7,5 %
	Montréal-Nord	10,0	15,2	1,5	0,260	5,0 %	7,5 %
	Pierrefonds	10,0	15,2	1,5	0,300	5,0 %	7,5 %
	Saint-Laurent	10,0	15,2	1,5	0,330	5,0 %	7,5 %
	Verdun	10,0	15,2	1,5	0,280	5,0 %	7,5 %
Montréal-Est	Montréal-Est	10,0	15,2	1,5	0,211	5,0 %	7,5 %
Mont-Royal	Mont-Royal	10,0	15,2	1,5	0,320	5,0 %	7,5 %
Repentigny	Le Gardeur	10,0	15,2	1,5	0,371	5,0 %	7,5 %
	Repentigny	10,0	15,2	1,5	0,291	5,0 %	7,5 %
Sainte-Julie	Sainte-Julie	10,0	15,2	1,5	0,310	5,0 %	7,5 %
Sainte-Thérèse	Sainte-Thérèse	10,0	15,2	1,5	0,310	5,0 %	7,5 %
Saint-Eustache	Saint-Eustache	10,0	15,2	1,5	0,360	5,0 %	7,5 %
Saint-Jérôme	Saint-Jérôme	10,0	15,2	1,5	0,460	5,0 %	7,5 %
Terrebonne	Terrebonne	10,0	15,2	1,5	0,271	5,0 %	7,5 %
Varennes	Varennes	10,0	15,2	1,5	0,440	5,0 %	7,5 %
Vaudreuil-Dorion	Vaudreuil-Dorion	10,0	15,2	1,5	0,430	5,0 %	7,5 %
Grand Montréal		**10,0**	**15,2**	**1,5**	**0,342**	**5,0 %**	**7,5 %**
Lévis	Charny	10,0	15,2	0,0	0,260	5,0 %	7,5 %
	Lévis	10,0	15,2	0,0	0,273	5,0 %	7,5 %
	Saint-Jean-Chrysostome	10,0	15,2	0,0	0,220	5,0 %	7,5 %
	Saint-Nicolas	10,0	15,2	0,0	0,310	5,0 %	7,5 %
Québec	Beauport	10,0	15,2	0,0	0,330	5,0 %	7,5 %
	Charlesbourg	10,0	15,2	0,0	0,360	5,0 %	7,5 %
	Loretteville	10,0	15,2	0,0	0,382	5,0 %	7,5 %
	Québec	10,0	15,2	0,0	0,360	5,0 %	7,5 %
	Sainte-Foy	10,0	15,2	0,0	0,340	5,0 %	7,5 %
	Sillery	10,0	15,2	0,0	0,340	5,0 %	7,5 %
Grand Québec		**10,0**	**15,2**	**0,0**	**0,317**	**5,0 %**	**7,5 %**

ANNEXE F

Résultats des analyses de régression de l'évolution quotidienne des prix de détail

Afin de caractériser les différences dans le comportement des prix affichés entre Montréal et Québec, la Régie s'est basée sur l'approche utilisée dans une étude effectuée par le Conference Board[1] et mise à jour par le Bureau de la concurrence[2].

Dans son étude, le Conference Board établit notamment la relation entre les prix à la rampe et les prix de détail de l'essence. La relation entre les deux variables a été testée à l'aide d'une équation (régression) comportant la variable dépendante « changement dans le prix de détail sur une période de un mois » et les variables explicatives « changement dans le prix à la rampe sur une période de un mois » et « terme de correction des erreurs ». Le terme de correction des erreurs est la différence entre le décalage d'une période de la marge de détail et les marges moyennes sur des périodes au cours desquelles les marges de détail ont évolué dans la même direction.

Dans la même étude, le Conference Board teste également l'hypothèse que le prix de détail réagirait plus fortement à une hausse du prix à la rampe qu'à une baisse. Cette hypothèse d'asymétrie est testée à l'aide d'une régression où le « changement dans le prix de détail sur une période de un mois » est la variable dépendante et les variables explicatives sont le « changement dans le prix à la rampe sur une période de un mois » et une variable testant l'asymétrie.

Contrairement à la méthodologie adoptée par le Conference Board[3], les analyses effectuées par la Régie ont été faites sur une base quotidienne, plutôt que mensuelle, profitant de ce type de données colligées depuis juin 2007. Qui plus est, la méthode de collecte de données de la Régie (obtention des prix à tous les matins entre 8 h et 9 h) permet d'éviter les grandes différences dans les prix de détail au cours d'une même journée et ainsi d'en limiter la volatilité. De plus, dans les régressions effectuées, le terme de correction des erreurs correspond à la différence entre le décalage d'une période de l'écart hors taxes et sa moyenne mobile de 30 jours.

Les résultats des analyses de régression présentées au tableau 1 montrent que les prix de détail réagissent, à la hausse comme à la baisse, au prix à la rampe de chargement, et ce, pour les deux marchés. Le marché de Montréal réagit toutefois davantage à l'évolution des prix à la rampe de chargement que celui de Québec. À titre d'exemple, une augmentation (diminution) de

---

1 Le Conference Board, *Les quinze derniers pieds à la pompe : L'industrie de l'essence au Canada en 2000*, janvier 2001.

2 Bureau de la concurrence, *Analyse empirique sur l'essence : Mise à jour de quatre éléments de l'étude du Conference Board de janvier 2001 : « Les quinze derniers pieds à la pompe : L'industrie de l'essence au Canada en 2000 »*, mars 2005.

3 Le Conference Board n'a pas fait d'analyse quotidienne, jugeant que les prix étaient trop volatiles.

1,00 ¢/litre dans le prix à la rampe de chargement se traduit par une augmentation (diminution) de 0,32 ¢/litre à Québec, alors qu'elle serait de 0,85 ¢/litre à Montréal.

L'analyse démontre également que les prix s'ajustent différemment si les écarts hors taxes des jours précédents sont supérieurs ou inférieurs à leurs moyennes mobiles 30 jours. En d'autres termes, les écarts hors taxes d'une journée donnée tendent à se rapprocher de la moyenne de ces mêmes écarts, calculée à partir des 30 jours précédents. Cet ajustement peut être plus ou moins important, dépendamment du marché évalué. À titre d'exemple pour le marché de Québec, si l'écart hors taxes de la veille était à 1,00 ¢/litre sous la moyenne mobile 30 jours, l'ajustement du prix de détail serait de 0,28 ¢/litre supérieur à ce qu'il serait si l'écart hors taxes de la veille était égal à sa moyenne mobile 30 jours. Pour le marché de Montréal, ce même ajustement à la hausse serait plus important, à 0,65 ¢/litre. De plus, tel qu'indiqué au tableau 1, le marché de Montréal réagit non seulement en fonction de la différence entre l'écart hors taxes la veille et la moyenne mobile 30 jours, mais également en fonction de cette différence pour les jours précédant la veille.

Tableau 1 : Résultats des régressions de l'évolution quotidienne des prix de détail*

Ville	Variation du prix à la rampe de chargement à la fermeture des marchés la veille	Différence entre l'écart hors taxes (t-1) et sa moyenne mobile 30 jours	Différence entre l'écart hors taxes (t-2) et sa moyenne mobile 30 jours	Différence entre l'écart hors taxes (t-8) et sa moyenne mobile 30 jours	Différence entre l'écart hors taxes (t-9) et sa moyenne mobile 30 jours	Constante	R-carré
Québec	0,3227601 (5,11)	- 0,2792155 (- 6,13)	**	**	**	- 0,061037** (- 0,74)	0,2201
Montréal	0,851515 (8,25)	- 0,6473737 (- 9,06)	- 0,2243702 (- 4,29)	0,1978784 (3,11)	- 0,1628074 (- 2,56)	0,4813293 (2,69)	0,4471

* Les statistiques-t sont entre parenthèses.

** Coefficient non significatif à un niveau de confiance de 95 %.

Afin d'étudier s'il y a présence d'asymétrie dans l'ajustement des prix de détail (c.-à-d. si l'ajustement des prix de détail est plus marqué lorsque les prix à la rampe de chargement sont à la hausse plutôt qu'à la baisse), la Régie a introduit une variable additionnelle au modèle précédent. Cette variable est égale à la variation du prix à la rampe de chargement lorsque ce dernier est à la hausse et à zéro dans le cas contraire, conformément à la méthodologie adoptée par le Conference Board pour un échantillon mensuel. Les résultats des régressions sont présentés au tableau 2.

Pour le marché de Québec, aucune conclusion relative à un ajustement différent des prix de détail ne peut être faite car le coefficient n'est pas significatif. Pour Montréal, le coefficient est positif (0,69) et son niveau de significativité est inférieur aux autres coefficients mais il atteint tout de même 97 % pour l'échantillon étudié.

Tableau 2 : Résultats des régressions de l'évolution quotidienne des prix de détail, incluant la variable pour le test d'asymétrie*

Ville	Variation du prix à la rampe de chargement à la fermeture des marchés la veille	Différence entre l'écart hors taxes (t-1) et sa moyenne mobile 30 jours	Différence entre l'écart hors taxes (t-2) et sa moyenne mobile 30 jours	Différence entre l'écart hors taxes (t-8) et sa moyenne mobile 30 jours	Différence entre l'écart hors taxes (t-9) et sa moyenne mobile 30 jours	Variable pour test d'asymétrie	Constante	R-carré
Québec	0,250465 (3,56)	- 0,2814357 (-6,08)	**	**	**	0,1685852** (0,80)	- 0,1667403** (- 1,30)	0,2225
Montréal	0,5653834 (4,49)	- 0,6509706 (- 9,14)	- 0,2338676 (- 4,48)	0,2161098 (3,49)	- 0,1749082 (- 2,71)	0,6915553 (2,24)	0,01012** (0,04)	0,4587

* Les statistiques-t sont entre parenthèses.

** Coefficient non significatif à un niveau de confiance de 95 %.

Ainsi, les résultats des analyses de régression montrent que le marché de Québec semble être moins influencé que celui de Montréal par les modifications des conditions de marché. Les résultats confirment l'analyse visuelle que l'on peut faire avec le graphique 6a. De plus, les tests effectués ne nous permettent pas de conclure à une asymétrie dans l'ajustement des prix de détail pour le marché de Québec, contrairement au marché de Montréal où ressort la présence d'asymétrie positive dans l'échantillon. Ainsi, on ne peut rejeter l'hypothèse disant que l'ajustement des prix de détail à Montréal est plus marqué lorsque les prix à la rampe de chargement sont à la hausse, et ce, à un niveau de confiance élevé.

ANNEXE G

Publications de la Régie

Publication	Carburant	Fréquence
Prix minimum estimé (PME)	**Essence ordinaire et super et carburant diesel**	**Hebdomadaire (vendredi)**
La Régie calcule chaque semaine, conformément à l'arrêté ministériel du 26 novembre 1997, le PME tel que prévu à la *Loi sur les produits pétroliers*. Le PME est composé des éléments suivants : **Prix minimal à la rampe à la fermeture des marchés du jeudi + coût minimal de transport + taxes fédérales et provinciales + coûts d'exploitation d'une essencerie (si décision de la Régie en ce sens)**		
Bulletin d'information sur les prix des produits pétroliers	**Essence ordinaire et super, diesel et mazout léger**	**Hebdomadaire (vendredi)**
Le Bulletin présente diverses données dont le relevé hebdomadaire des prix à la pompe, le prix du brut et le prix à la rampe de chargement. Il offre des observations sur l'évolution des prix à la pompe et à la rampe. Le bulletin présente également les données sur le mazout pendant la saison de chauffage. Le relevé hebdomadaire est réalisé le mercredi à l'aide d'un échantillon d'environ 320 essenceries situées dans quelque 180 localités et arrondissements.		
Indicateur quotidien du coût d'acquisition (IQCA)	**Essence ordinaire et super et diesel**	**Quotidien**
La Régie calcule quotidiennement, depuis juin 2007, un indicateur permettant de fournir une estimation, de jour en jour, du coût d'achat du carburant pour un détaillant. L'IQCA est composé des éléments suivants : **Prix minimal à la rampe à la fermeture des marchés du jour ouvrable précédent + coût minimal de transport + taxes fédérales et provinciales**		
Relevé hebdomadaire sur les prix du mazout léger	**Mazout léger**	**Hebdomadaire (mardi)**
Tous les mardis, la Régie effectue un relevé des prix de détail (excluant taxes et escompte) pour le mazout léger dans les 17 régions administratives du Québec.		
Relevé quotidien des prix de l'essence ordinaire	**Essence ordinaire**	**Quotidien**
La Régie effectue quotidiennement un relevé en début de matinée des prix dans 71 villes ou arrondissements du Québec.		
Revues annuelles – Ensemble du Québec, région de Montréal et région de la Capitale-Nationale	**Essence ordinaire Mazout léger**	**Annuelle (2003-2008)**
Bilan annuel pour l'ensemble du Québec et les régions de Montréal et de la Capitale-Nationale de l'évolution des prix de détail et des diverses composantes de prix.		

Statistiques utiles – tableaux de données historiques (un tableau par année, par carburant) mis à jour mensuellement		
Indicateur	**Carburant**	**Période**
Prix minimal à la rampe de chargement de Montréal	Essence ordinaire et super, diesel, mazout léger et mazout lourd (1,5 et 2,0 % souffre)	Hebdomadaire, 1997-2009
Prix minimum estimé	Essence ordinaire Essence super Carburant diesel	Hebdomadaire, 1997-2009
		Mensuel, 1997-2009
Prix moyen affiché		Hebdomadaire, 1997-2009
		Mensuel, 1998-2009
Prix moyen de détail	Mazout léger	Hebdomadaire, 2000-2009
		Mensuel, 2000-2009
Graphiques historiques		
Prix du pétrole brut et prix à la rampe de chargement	Brent (brut), essence ordinaire, carburant diesel et mazout léger.	Mensuel 1997-2009
Prix moyen affiché, prix minimum estimé et prix minimum à la rampe de chargement, Montréal et Capitale-Nationale	Essence ordinaire	Hebdomadaire, 2009
		Mensuel, 1997-2009
	Carburant diesel	Hebdomadaire, 2009
		Mensuel, 1998-2009
Prix moyen affiché et prix minimum à la rampe de chargement, Montréal et Capitale-Nationale	Mazout léger	Mensuel, 1997-2009